Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015 Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2593

Vragen van de leden **Hachchi** en **Van Veldhoven** (beiden D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Weesboten steeds groter probleem»*. (ingezonden 13 mei 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 juni 2015).

Vraag 1
Ben u bekend met de berichten «Weesboten steeds groter probleem»[1] en «Nederland telt over een paar jaar 35.000 spookboten»?[2]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de inschatting van Waterrecreatie Advies BV[3] dat het aantal zogenaamde spookboten de komende jaren kan stijgen tot 35.000 en het probleem steeds groter wordt, vergeleken met de situatie in 2013, toen al vragen[4] over dit onderwerp zijn gesteld?

Antwoord 2
Het rapport van Waterrecreatie Advies BV. stelt dat er in de komende 5 jaar naar schatting 12.500 boten zullen worden gesloopt. Dat aantal zou volgens het rapport kunnen oplopen naar 35.000 tussen 2025 en 2030. Het is mogelijk dat een deel van deze «end of life» boten zullen worden achtergelaten in bijvoorbeeld jachthavens en dat daarmee het aantal spookboten stijgt. Het is evenwel niet de taak van de rijksoverheid om dit soort gegevens te verzamelen en te beheren, maar van de beheerder van de betreffende vaarweg.

1 «Weesboten steeds groter probleem», EenVandaag (7 mei 2015) (http://binnenland.eenvandaag.nl/tv-items/59353/weesboten_steeds_groter_probleem).
2 «Nederland telt over een paar jaar 35.000 spookboten», BNR (6 mei 2015) (http://www.bnr.nl/nieuws/mobiliteit/975678–1505/nederland-telt-over-een-paar-jaar-35.000-spookboten).
3 Waterrecreatie Advies 2014 «Aantal «end of life» boten in Nederland en potentiële afvalstromen», Waterrecreatie Advies BV ()januari 2015) (http://www.waterrecreatieadvies.nl/eng/pdf/'End%20of%20life'%20boten%20in%20Nederland-v3.pdf).
4 Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 3003

ah-tk-20142015-2593
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Vraag 3
Bent u op de hoogte van de uitkomsten van het rapport van Waterrecreatie Advies BV, dat mede mogelijk is gemaakt door het Ministerie van Economische Zaken, waarin verontrustende scenario's zijn opgenomen voor de periode 2015–2030? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3
Ja.

Vraag 4
In het licht van het feit dat u twee jaar geleden in uw beantwoording van genoemde eerdere vragen aangaf dat u geen verantwoordelijkheid zag voor de rijksoverheid om het inmiddels steeds groter wordende probleem van spookboten aan te pakken en bij te dragen aan mogelijke oplossingen die destijds werden voorgedragen; hebt u in de afgelopen twee jaar inderdaad geen enkele actie ondernomen om, samen met de betrokken brancheorganisaties, het probleem van spookboten structureel aan te pakken, terwijl u er door het eerder genoemde rapport ervan op de hoogte was dat het probleem steeds groter werd?

Antwoord 4
Zoals ik in de beantwoording van Kamervragen van 11 juli 2013 heb aangegeven, zie ik geen verantwoordelijkheid voor de rijksoverheid om het probleem van spookboten aan te pakken. Dat neemt niet weg dat ik dit jaar in het kader van het Programma Van Afval Naar Grondstof (VANG) en op basis van een initiatief van de NRK (branchevereniging van de Nederlandse Rubber en Kunststof Industrie) onderzoek ben gestart naar de mogelijkheden om vezelversterkte composieten te kunnen recyclen. Ik zie een groeiende trend van toepassing van vezelversterkte composiet materialen in allerlei producten, waaronder pleziervaartuigen. Momenteel is dat materiaal niet goed te recyclen.

Vraag 5
Bent u nog altijd van mening dat de rijksoverheid geen verantwoordelijkheid heeft als het gaat om het aanpakken van het probleem van spookboten en de daarmee gepaard gaande schade aan en/of risico's voor landschap, natuur, milieu en de gezondheid/veiligheid van recreanten, door bij te dragen aan mogelijke oplossingen? Hoe valt dit te rijmen met het feit dat het Ministerie van Economische Zaken wel degelijk een subsidie heeft verleend om het eerder genoemde onderzoek van Waterrecreatie Advies BV mogelijk te maken?

Antwoord 5
Ja. Het Rijk heeft geen verantwoordelijkheid voor achtergelaten spookschepen op of in gronden of wateren die niet van het Rijk zijn. Het Ministerie van Economische Zaken heeft een (kleine) subsidie verleend voor een haalbaarheidsstudie in het kader van de regeling MKB Innovatiestimulering Topsectoren (MIT), voor de topsector Water. De subsidie is gebruikt om de gegevens die per provincie beschikbaar waren over de problematiek op een rij te zetten en te analyseren. De studie is zonder inhoudelijke bemoeienis vanuit het ministerie tot stand gekomen.

Vraag 6
In 2013 erkende u dat er naast de kosten die gemaakt worden door jachthavens om spookboten op te ruimen er ook kosten gemaakt worden door lokale overheden voor spookboten in wateren die worden beheerd door gemeenten en waterschappen; deelt u de mening dat er dan ook sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid van zowel overheid als producenten en importeurs van pleziervaartuigen en van overkoepelende branche- en belangenorganisaties?

Antwoord 6
Het is juist dat verschillende partijen met de kosten van verwijdering te maken kunnen krijgen. Dat zijn zowel private partijen als overheden. De betrokken overheid is die overheid die de vaarweg beheert waarin het

betrokken vaartuig zich bevindt. Dit is vaak een provincie, gemeente of waterschap.

Vraag 7
Deelt u voorts de mening dat een fonds voor het opruimen van spookboten in heel Nederland een goede manier zou zijn om deze gezamenlijke verantwoordelijkheid tot uitdrukking te brengen en daarmee tevens te garanderen dat belastinggeld op een zo efficiënt mogelijke wijze wordt uitgegeven?

Antwoord 7
Zoals ik in de beantwoording van eerder genoemde vragen in 2013 heb aangegeven, zie ik het al dan niet oprichten van een fonds voor het opruimen en verwerken van verwaarloosde vaartuigen als een verantwoordelijkheid van producenten en importeurs van pleziervaartuigen, van overkoepelende branche- en belangenorganisaties, eventueel in samenwerking met beheerders van wateren waar pleziervaartuigen varen (waterschappen, provincies en de gemeenten). Verantwoordelijke partijen zouden daarbij het vraagstuk verder in kaart kunnen brengen en op basis daarvan bezien welke combinatie van instrumenten het meest effectief is.

Vraag 8
Handhaaft u met de kennis van nu uw uitspraak uit 2013 dat u niet wilt bijdragen aan een landelijk fonds en kunt u daarbij nader ingaan op uw inschatting uit 2013, dat een dergelijk fonds «waarschijnlijk niet op korte termijn voldoende gevuld zal zijn»?

Antwoord 8
Ja. Ook bij het instellen van een verwijderingsbijdrage zal er naar verwachting enige tijd nodig zijn om voldoende financiële middelen op te bouwen.

Vraag 9
Heeft u contact gehad met producenten en importeurs van pleziervaartuigen en van overkoepelende branche- en belangenorganisaties over de haalbaarheid van een landelijk registratiesysteem voor pleziervaartuigen?

Antwoord 9
Nee. Zoals in de beantwoording van de Kamervragen van 2013 is aangegeven, zijn er reeds twee registratiesystemen voor (plezier)vaartuigen:

1. Voor kleine motorvaartuigen die korter zijn dan 20 meter en sneller kunnen varen dan 20 kilometer per uur is er een verplichte registratie als men met de betreffende vaartuigen gebruik maakt van de Nederlandse binnenwateren. De registratie vindt plaats door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW).
2. In de openbare registers van het kadaster kan men vrijwillig een vaartuig laten registeren, zodat de eigendom wordt vastgelegd. Het vaartuig krijgt dan een uniek nummer, waarmee het schip te identificeren is.

Vraag 10
Bent u op de hoogte van het succesvolle registratiesysteem voor pleziervaartuigen dat de gemeente Amsterdam hanteert? Is het mogelijk om een dergelijk systeem landelijk in te voeren?

Antwoord 10
Ik ben op de hoogte van het registratiesysteem van de gemeente Amsterdam. Reeds diverse malen is vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat ingegaan op de wenselijkheid van een kentekenregistratie van pleziervaartuigen (Kamerstukken II, 2009–2010, 32 123 XII, nr. 6, brief aan gemeente Amsterdam van 5 juli 2012). Mijn ministerie bekijkt dit vanuit haar verantwoordelijkheid voor de veiligheid op het water. Vanuit die optiek is met een kentekenregistratiesysteem geen significant voordeel te behalen en de administratieve lasten zullen naar verwachting aanzienlijk zijn.
De omstandigheden zijn ten opzichte van 2012 en 2009 niet dusdanig veranderd, dat ik mijn standpunt hierop wil aanpassen. Dat neemt niet weg dat het lokale overheden vrij staat om in navolging van de gemeente Amsterdam eigen maatregelen te treffen.

Vraag 11
Deelt u de mening dat het probleem van de spookboten groter is dan enkel de gemeente Amsterdam, dat meerdere gemeenten, waterschappen en jachthavens, verspreid over heel Nederland, kampen met dezelfde problematiek en er daarom sprake is van een sterke landelijke dimensie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11
In mijn brief aan de gemeente Amsterdam van 5 juli 2012[5] heb ik de gemeente erop gewezen dat zij zelf, vanuit haar rol als toezichthouder voor de Binnenvaartwet en bevoegde autoriteit op basis van de Scheepvaartverkeerswet, vergaande bevoegdheden heeft om het scheepvaartverkeer te reguleren. De gemeente heeft dat uitstekend opgepakt.
Het feit dat meerdere bevoegde autoriteiten kampen met het verschijnsel «spookboten», duidt niet per definitie op een landelijke dimensie. Een spookboot is bij uitstek gebonden aan het grondgebied van de bevoegde autoriteit waarop het zich bevindt. Vanuit de bestaande wetgeving hebben deze autoriteiten voldoende bevoegdheden om deze problematiek aan te pakken.

Vraag 12
Handhaaft u voorts onverkort uw uitspraak uit 2013 ten aanzien van de twee bestaande registratiesystemen dat u «geen noodzaak ziet om als rijksoverheid aanvullend aan deze twee systemen een nieuw systeem in te voeren of een van de twee systemen om te bouwen tot een verplicht landelijk systeem voor alle pleziervaartuigen», terwijl ook de brancheorganisatie van de watersportindustrie Hiswa Vereniging juist opnieuw vraagt om een landelijk registratiesysteem voor pleziervaartuigen, zoals ook het geval is bij auto's, motoren en brommers?[6]

Antwoord 12
Ja. Het opzetten van een nieuw landelijk registratiesysteem zal naar verwachting leiden tot een toename van de administratieve lasten voor de burger. Lasten die zullen toenemen als naast snelle motorboten, ook andere motorboten of vaartuigen moeten worden geregistreerd. Daarnaast blijven de kosten voor verwijdering staan. De vraag is dan ook of een dergelijke maatregel effectief is.
Gemeenten hebben evenwel verregaande bevoegdheden om, indien nodig, zelf het scheepvaartverkeer beter te reguleren.

Vraag 13
Hoe denkt u over het inrichten van een aantal strategische locaties, verspreid door het land, om zo een laagdrempelige manier te creëren voor eigenaren om verantwoord afstand te kunnen doen van hun pleziervaartuig?

Antwoord 13
De verantwoordelijkheid om een systeem van inzameling en verwerking te organiseren ligt bij de partijen die geconfronteerd worden met de afgedankte pleziervaartuigen. Het is aan hen om te bepalen of zij gezamenlijk tot een dergelijk systeem besluiten.

Vraag 14
Kunt u in dit verband ingaan op de inschatting van de Nederlandse Jachtbouw Industrie (HJI) dat er behoorlijke grote «prop» aan zit te komen van af te danken pleziervaartuigen en dat het daarom zaak is ervoor te zorgen dat de infrastructuur op orde is voordat het echt te laat is en schepen her en der verweesd het milieu gaan belasten?

Antwoord 14
Zie antwoord op vraag 2. Er moet een onderscheid gemaakt worden ten aanzien van vaartuigen die ordentelijk worden aangeboden aan een afvalverwerker en de zogenaamde «weesboten» die door de eigenaar zijn

[5] Brief aan de gemeente Amsterdam d.d.5 juli 2012, kenmerk IENM/BSK-2012/123871.
[6] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 3003

achtergelaten. Of meer eigenaren van af te danken vaartuigen het gedrag gaan vertonen om hun vaartuig maar ergens achter te laten, kan ik niet bevestigen.

Vraag 15
Deelt u de mening dat bij milieustraten voor pleziervaartuigen vanuit milieuoogpunt ook kansen liggen, aangezien verschillende afvalstromen direct gescheiden kunnen worden?

Antwoord 15
Het is een mogelijkheid om een milieustraat hiervoor in te richten. Het is aan de verantwoordelijke eigenaren, producenten en gemeenten om te beslissen om deze vorm van inzameling en verwerking nader – ook op financiële haalbaarheid – te onderzoeken.

Vraag 16
Deelt u de mening dat er, door middel van concentratie op voorgenoemde locaties, genoeg volume van afgedankte pleziervaartuigen kan ontstaan opdat een milieustraat voor pleziervaartuigen ook economisch aantrekkelijk kan zijn voor gemeenten en waterschappen? Bent u bereid de business case hiervan te onderzoeken?

Antwoord 16
Zolang vezelversterkte composieten niet goed kunnen worden gerecycled, en dus als waardevolle grondstof wederom gebruikt kunnen worden om nieuwe producten te ontwikkelen, is mijn verwachting dat voorlopig nog geen gezonde business case ontwikkeld kan worden. Zie tevens vraag 4, waarin ik inga op het onderzoek naar de mogelijkheden om vezelversterkende composieten te kunnen recyclen.

Vraag 17
Kunt u deze vragen beantwoorden voorafgaand aan het Algemeen overleg Scheepvaart voorzien op 25 juni 2015?

Antwoord 17
Ja.